

AW 7357 3 10

**Protokoll der Sitzung
der Untersuchungskommission Abgas
mit FCA
am 18.02.2016 in Berlin von 10:00 Uhr bis 11:35 Uhr**

Teilnehmer:

Herr [REDACTED] (FCA Emissions)
Herr [REDACTED] (FCA [REDACTED] calibration and emissions aftertreatment)
Frau [REDACTED] (FCA Deutschland)
Herr [REDACTED]
Herr [REDACTED]
Herr [REDACTED]
Frau [REDACTED]
Herr [REDACTED]
Herr [REDACTED]

Herr [REDACTED] begrüßt die Teilnehmer und stellt die Aufgaben, Maßnahmen und Mitglieder der UK vor. Es ist bekannt, dass für FCA in erster Linie Italien mit seinem Transportministerium und seiner Genehmigungsbehörde zuständig ist. Dennoch untersucht und bewertet die UK Fahrzeuge von allen Volumenherstellern im deutschen Feld. Weiter erläutert er das geplante Vorgehen der UK: Die UK wird einen Bericht erstellen, in dem auch die vom KBA erhobenen Fahrzeugmesswerte herstellerbezogen veröffentlicht und dem deutschen Bundestag übergeben würden. Zudem würden auch die Europäische Kommission und die Mitgliedstaaten über die Typgenehmigungsbehörden informiert. Auch der Motorschutz bei Abschaltvorrichtungen werde dargestellt.

Herr [REDACTED] dankt für die Möglichkeit für FCA Stellung zu beziehen. Er zeigte sich überrascht von dem Schreiben des KBA vom 15.02. Er hatte vermutet, dass die bereits dem KBA gelieferten Informationen ausreichend gewesen seien. Er sagte aber zu, fristgerecht zu antworten. Darüber hinaus teilte er mit, dass er alle Informationen dem ital. Transportministerium übergeben habe, damit diese informiert sind. Zuletzt fand am vergangenen Montag ein Treffen mit dem Ministerium statt. Er sei heute gern bereit alle Fragen, wie auch zuvor schon dem KBA zu beantworten.

Herr [REDACTED] stellt dar, dass der Untersuchungsprozess auf zwei Ebenen verläuft. Zum einen auf der Verwaltungsebene des KBA, zum anderen auf der politischeren Ebene der Untersuchungskommission, die auch die politische Bewertung übernimmt. Er fragt, ob in Italien ebenfalls vergleichbare Maßnahmen vorgesehen seien. Herr [REDACTED] antwortet, dass es in Italien bisher nur den Plan für die Durchführung solcher Messungen gäbe. Bislang seien ausschließlich behördliche Unterredungen mit dem KBA geführt worden.

Auf die Frage, ob FCA auch für Jeep und Suzuki spreche, antwortet Herr [REDACTED] dass er für Jeep aber nicht für Suzuki und auch nur für Euro 5 spreche. Mit Suzuki solle es dann ein spezielles Meeting geben, wahrscheinlich im März in Berlin.

Herr [REDACTED] stellt zusammenfassend die Messergebnisse und Kenntnisse des KBA dar:

FCA Fiat Panda 1.3 I Euro 5

Das geprüfte Fahrzeug Fiat Panda hält im NEFZ kalt den Grenzwert ein. Der Fiat Panda zeigt im NEFZ warm und bei den PEMS-Messungen erhöhte NOx-Werte. Die erhöhten Werte im NEFZ warm könnten sich aus der von Fiat genutzten AGR-Regelstrategie in Abhängigkeit von der Kühlwassertemperatur erklären lassen. Im Rahmen eines ersten Besprechungstermins mit dem Hersteller Fiat wurde erläutert, dass ab einer Kühlwassertemperatur von 50 °C die AGR-Rate aus Bauteilschutzgründen gegenüber dem „Kaltstart“ zwischen 20 – 30 °C reduziert würde. Bei den erhöhten Werten aus den PEMS-Messungen wurde berücksichtigt, dass speziell dieses leichte und leistungsarme Fahrzeugkonzept nach Ausrüstung mit der PEMS-Anlage und den weiteren Messeinrichtungen und dem zur Bedienung benötigten Beifahrer unter wesentlich höheren Lasten gefahren wird als im vorgeschriebenen Prüfstandstest.

Ein Hinweis auf unzulässige Abschaltvorrichtungen lässt sich aus den Messwerten nicht ableiten.

FCA Alfa Romeo Giulietta 2.0 I, Jeep Cherokee 2.0 I, FCA Fiat Ducato 3.0 I Euro 5

Bei den durch das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) durchgeführten Abgas-Feldüberprüfungen von Dieselfahrzeugen fielen die Fahrzeuge Fiat Ducato, Jeep Cherokee und Alfa Giulietta durch hohe NOx-Abgaswerte auf. Während die Fahrzeuge bei vorschriftengerechter Prüfung der Abgasemissionen (Typ I Test, NEFZ) auf dem Rollenprüfstand die Grenzwerte einhielt, ergaben Messungen auf der Straße mit einer mobilen Abgasmessanlage (PEMS) im selben Zyklus stark erhöhte NOx-Abgaswerte.

Im Rahmen zweier Stellungnahmen vom 27.11.2015 und 15.01.2016 sowie eines Treffens am 19.11.2015 im KBA wurde erläutert, dass die von FCA abgegebenen Stellungnahmen für die Emissions-Technologien der vom KBA getesteten Fahrzeuge Jeep Cherokee, Fiat Ducato als auch Alfa Romeo Giulietta gelten,

- die Fahrzeuge vollumfänglich der Gesetzgebung entsprechen

- die Messwerte keinen Nachweis einer unzulässigen Abschaltvorrichtung liefern
- FCA ausführliche Erläuterungen abgegeben hat um den Unterschied zwischen Prüfstandtests und Straßentests zu erklären,
- Insbesondere der NEDC warm-Test höhere Werte liefert als der NEDC kalt-Test und sie dieses Verhalten der Fahrzeuge als Beweis für 6. sehen
- es keine Zyklus- bzw. Prüfstandserkennung in der Motorsteuerungssoftware gibt bzw. es einen Modus gibt der lediglich unter Testbedingungen aktiviert ist,
- bei bestimmten Außentemperaturen unter 20°C und oberhalb von 30°C sowie höheren Kühlwassertemperaturen (>50°C?) die AGR-Rate iterativ zurückgenommen wird,
- die Bestrebungen der EU gestützt werden, bei der Erstellung von Vorschriften zur realitätsnäheren Testmethoden unterstützen.

Die bisherige Regelstrategie gemäß Punkt 4. bis 8. und die damit einhergehende Reduzierung der Effektivität der Emissionsnachbehandlung konnte bisher durch FCA sachlich nicht hinreichend erklärt werden. Die technische Notwendigkeit erscheint somit nicht gegeben.

Hieraus ergibt sich der Verdacht, dass die Fahrzeuge über unzulässige Abschaltvorrichtungen entsprechend Nr. 2.16 der UN-Regelung Nr. 83 in Übereinstimmung mit Nr. 5.1.2.1 dieser Regelung und Artikel 3 Nr. 10 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 in Übereinstimmung mit Artikel 5 Abs. 2 S. 1 dieser Verordnung verfügen.

Es wird gebeten, verbindlich zu erklären bzw. zu erläutern,

1. warum die AGR-Regelstrategie AGR-Rate extrem restriktiv beim NEDC warm-Test eingreift,
2. warum die von ihnen dargestellte drehzahl- und lastabhängige AGR-Rate außerhalb der Last- und Drehzahlbereiche des NEDC-Tests restriktiv reduziert wird,
3. weshalb die Außentemperatur zur Regelung der AGR-Rate herangezogen wird und nicht z.B. die Ansauglufttemperatur nach Turbolader oder Ladeluftkühler,
4. welche sachliche/technische Begründung für die unseres Erachtens zu restriktive Reduzierung der Effektivität der Abgasreinigungsanlage in Bezug auf die temperaturabhängige (Kühlwasser- und Außentemperatur) AGR-Raten Reduzierung von ihnen geliefert werden kann (der angeführte Bauteilschutz reicht unsres Erachtens zu weit nicht als Erklärung aus),
5. welches Verbesserungspotential der AGR-Raten bei den betrachteten Fahrzeugkonzepten gesehen wird.

6. Es wird gebeten, die temperaturabhängigen Kalibrierungen der Motorsteuerung in Form von Charts oder Mappings darzustellen.

Herr [REDACTED] fragt nach der Höhe der maximal erlaubten NOx-Emissionen. Es wird dargestellt, dass allein der Typ 1-Prüfung-Grenzwert und die Bestimmungen zu Abschaltvorrichtungen maßgeblich sind.

Er fragt nach den Messwerten des Guilletta und der Klassifizierung durch rote und gelbe Kennzeichnung. Es wird ihm erläutert, dass diese Farben nur für das erste Screening bei der Untersuchung verwendet wurden und für die endgültige Bewertung nicht herangezogen werden.

Hinsichtlich des Einflusses der Umgebungstemperatur auf die AGR erläutert Herr [REDACTED] die Phänomene des Stotterns und der Fehlzündungen sowie des großen Anstiegs der Kohlenwasserstoffe.

Herr [REDACTED] fragt nach der konkreten Quantifizierung und Abgrenzung der gefährdeten Bereiche.

Herr [REDACTED] verweist auf das AGR-Kennfeld auf Seite 8 der übersandten Unterlagen und zeigt Bilder von versotteten AGR-Komponenten.

Herr [REDACTED] fragt, ob er konkrete Testreihen vorweisen könne, die die technische Notwendigkeit dieser Abschaltvorrichtung hinsichtlich des Motorschutzes nachweise. Insbesondere die Strategien oder Schadensbedingungen wären interessant.

Herr [REDACTED] sagt zu, präziser werden zu können in der angefragten schriftlichen Stellungnahme.

Die UK stellt fest, dass nach wie vor der Verdacht bestehen bleibt, dass eine unzulässige Abschaltvorrichtung in den Fahrzeugen vorliegt.

Herr [REDACTED] fragt, ob die in der Presse beschriebene Rückrufaktion des Fiat 500 1,6 l Diesel hinsichtlich eines Emissionsproblems erläutert werden könne. Herr [REDACTED] sagt, dass es eine solche Aktion zumindest hinsichtlich Emissionen seiner Kenntnis nach nicht gäbe. Alle Rückrufaktionen der FCA finden nicht nur in Italien, sondern unmittelbar auch in Deutschland statt.

Herr [REDACTED] fragt nach der Ankündigung der FCA in der Presse, ab April 2016 die Emissionen der Euro 6-Fahrzeuge in der Produktion zu verbessern und diese auch als Serviceaktion für alle anderen Fahrzeuge anzubieten. Herr [REDACTED] fragt, ob sich diese Serviceaktion auch auf die Euro 5-Fahrzeuge bezieht. Herr [REDACTED] verneint dies und stellt dar, dass dies zukunftsbezogene Maßnahmen seien auf dem Weg zu den RDE. Im Weiteren würden die Fahrzeuge mit einem SCR-System für Euro 6 d ausgerüstet.

Abschließend stellt Herr [REDACTED] fest, dass niemals von FCA beabsichtigt gewesen sei eine unzulässige Abschaltvorrichtung zu verbauen.

Herr [REDACTED] dankt allen Teilnehmern und schließt die Sitzung.

[REDACTED]